



Le Mans, le 15 novembre 2016

Les feuilles de l'insécurité ???...

Mercredi 9 novembre 2016 vers 15h00, un train en W, EM X73500 a déshunté à proximité de Connerré Beillé (72) occasionnant un dérangement contraire à la sécurité. Un déshuntage signifie que le train n'assurait plus la continuité électrique du circuit de voie.

Il a donc « disparu des écrans », ce qui peut provoquer l'ouverture de passage à niveau, le fonctionnement des aiguilles sous le train* ou encore l'ouverture des signaux et provoquer la collision avec d'autres trains. Aussitôt, un militant de la CGT a alerté les CHSCT afin d'effectuer des démarches pour comprendre cet incident grave en matière de sécurité.

Ainsi, un agent de vente de La Ferté a découvert qu'au passage du matériel, une dizaine de gongs se sont déclenchés. Face à cette situation, il a avisé l'agent circulation de Connerré afin qu'il vérifie les instruments de contrôle. Au passage, l'agent a donc constaté une libération de zone intempesitive et a pris les mesures pour sécuriser la circulation. Arrêt total des circulations jusqu'à 23h59.

Les lanceurs d'alerte ont donc permis aux mandatés CGT de déposer dès le jeudi 10 novembre au matin des droits d'alerte à l'EIC, à l'ETPL et à l'ETGV, puis à l'Infrapôle le 14 novembre. Les enquêtes immédiates (ou presque à l'ETGV) ont démarré et ont permis rapidement de mesurer **les différences d'appréciation en matière de sécurité ferroviaire avec des engins moteurs réputés mauvais « shunteurs » entre la Direction et notre organisation syndicale.** Ainsi, les mesures prises par les services compétents ont été de nettoyer les voies et d'expertiser le matériel.

Dès le 10 novembre, la CGT avait déposé une demande d'audience à l'ETPL à 15h45 sur les X73500 sans avoir à ce moment l'information de l'incident. En fin de journée, **la CGT a sollicité la Directrice de Région afin de suspendre les circulations des EM X 73500 au regard de l'historique des incidents sur ce matériel, le temps des enquêtes et des CHSCT extraordinaires.**

REFUS de la Directrice !

Pour rappel, c'est ce type de matériel qui a causé le déraillement* de Ste Pazanne (44) en 2015 ou encore l'accident mortel en Bretagne en 2006 pour lequel la SNCF vient d'être condamnée 10 ans après l'accident...

Les mandatés CGT des CHSCT ont donc pris leurs responsabilités en déposant les droits d'alerte et en menant des enquêtes complémentaires durant tout le week-end ayant pu impacter les services de l'ETGV et l'EIC.

Les réunions de CHSCT sont en cours, mais nous savons déjà que la piste retenue par la Direction est **la pollution du rail** ... Sur cet argument, la CGT est dubitative car plusieurs trains ont circulé sur la ligne en amont et en aval du train incriminé mais aucun n'a présenté d'incident malgré la « pollution ».... Le train brosse a nettoyé les rails V1 et V2 entre 21h00 et 23h30 !

Seul le train 777837, composé de 3 rames X73500 a déshunté ...



Entre management inapproprié, propos tenus par le Président à l'encontre du mandaté de l'ETGV : « C'est du grand n'importe quoi ! » et volonté de minimiser des incidents sur les X73500, la Direction prend des risques ...



La CGT fait des propositions en matière de sécurité et d'emploi :

Sur le nettoyage des voies :

La CGT propose de revoir le programme de nettoyage, tant sur les parcours que sur la périodicité des passages, mais aussi sur le maintien du programme qui nécessite des équipes de l'Infrapôle en nombre suffisant. **Si le cadre d'organisation est insuffisant, la Direction doit embaucher !**

Sur l'environnement ferroviaire :

La CGT propose de procéder à l'élagage des arbres sur toutes les zones afin de sécuriser les circuits électriques, **problème déjà soulevé et redondant tous les automnes ! La Direction doit agir !**

Sur le matériel X 73 500 :

La CGT propose la réaffectation du parc des X73500 sur des lignes à cantonnement téléphonique ou à comptage d'essieux, l'inversion des rames voyageurs avec d'autres types d'engins moteurs afin de garantir la sécurité des circulations, la modification du système de freinage par la mise en place de semelles de fonte agissant sur la table de roulement, l'adjonction de moyens techniques (pédales au PN, augmentation de la temporisation, etc ...). **Les Technicentres ont des compétences à exploiter, il faut les maintenir !**

Face à cette situation, les mandatés CGT des CHSCT sont en désaccord avec l'entreprise sur les mesures prises et donc conformément à la réglementation en vigueur sur le droit d'alerte, l'inspection du travail va être saisie pour donner son avis.

Les Directions des EPIC SNCF Réseau et Mobilités se trouvent désormais face à leurs responsabilités en matière pénale si d'aventure un accident grave devait se produire avec les X 73500 sur l'axe Nogent - Le Mans - Angers - St Pierre des Corps !

